

*Proposition présentée par les députés :  
M<sup>mes</sup> et MM. Stéphane Florey, Céline Amaudruz,  
Marc Falquet, Christo Ivanov, Patrick Lussi,  
Antoine Bertschy, Eric Leyvraz, Christina  
Meissner, Eric Bertinat et Bertrand Buchs*

*Date de dépôt : 22 juin 2011*

## **Proposition de résolution demandant le port obligatoire du casque pour les cyclistes**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- que les vélos actuels permettent d’aller toujours plus vite ;
- que certains vélos électriques peuvent atteindre aisément la vitesse de 50 kilomètres par heure ;
- qu’une chute à vélo peut avoir des conséquences graves, voire mortelles ;
- que le port du casque éviterait 70% des blessures graves ou mortelles à la tête ;
- que le port du casque fait partie des recommandations du Bureau de prévention des accidents (BPA) ;
- que la pratique du cyclisme est encouragée dans le cadre de la politique dite de « mobilité douce » ;
- que le réseau genevois de pistes cyclables est appelé à s’étendre ;
- que les cyclistes sont toujours plus nombreux ;
- que ces derniers prennent de plus en plus des risques inconsidérés ;
- que ces comportements sont un danger pour les cyclistes eux-mêmes ainsi que pour les autres usagers de la route, mais également pour les piétons ;
- que certains pays ont déjà rendu cette disposition obligatoire ;
- que le Conseil des Etats est en faveur du port obligatoire du casque pour les cyclistes jusqu’à 14 ans ;

- que bien qu'allant dans le bon sens, cette mesure est insuffisante pour diminuer de façon significative le nombre de cyclistes blessés ou tués,

invite le Conseil d'Etat

- à intervenir auprès du Conseil fédéral afin que le port du casque soit rendu obligatoire pour tous les cyclistes.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Depuis l'an 2000, les accidents graves de la circulation ont diminué. D'après les chiffres de l'Office fédéral de la statistique, entre 2000 et 2009, le nombre de blessés graves a diminué de 24% entre 2000 et 2009, celui des blessés légers de 14% et le nombre de piétons tués a diminué de 54%. Malgré ce tableau réjouissant, il demeure toutefois une catégorie d'usagers de la route chez qui le nombre de décès a progressé : les cyclistes. Entre 2008 et 2009, le nombre de cyclistes ayant perdu la vie sur les routes suisses a plus que doublé, passant de 27 à 54. Bien que le cyclisme reste un mode de locomotion marginal, les cyclistes sont malheureusement surreprésentés parmi les 349 personnes mortes sur nos routes en 2009.

D'après le Bureau de prévention des accidents (BPA), les blessures à la tête sont les causes les plus fréquentes des décès. Selon une étude canadienne, les trois quarts des cyclistes qui perdent la vie succombent à un traumatisme crânien. Enfin, même un choc à faible vitesse peut déjà entraîner des dommages irréversibles au cerveau.

Aux vélos à propulsion humaine, toujours plus légers, s'ajoutent désormais les vélos électriques. Alors que la première génération de vélos électriques offrait une assistance au démarrage se coupant automatiquement à 25 km/h, les générations suivantes ont vu la puissance de leur moteur gonfler en watts pour atteindre allégrement les 40 km/h. Quant à la dernière génération de ces engins, celle-ci peut atteindre une vitesse de 55 km/h, soit nettement plus que les cyclomoteurs dont la vitesse maximale permise est de 30 km/h. Dans ce contexte, la question du port du casque revêt de la plus grande pertinence.

D'après l'Office fédéral de routes, le port généralisé du casque à vélo pourrait éviter 20 décès et mille blessures à la tête par an en Suisse. Des études helvétiques estiment que 70% des blessures graves ou mortelles à la tête auraient pu être évitées grâce au casque. Une étude réalisée aux Etats-Unis estimait pour sa part que le port du casque entraînait une diminution de 80% de la gravité des traumatismes crâniens et de 88% de la gravité des lésions au cerveau<sup>1</sup>. Parce que chaque année 900 cyclistes sont grièvement

---

<sup>1</sup> F.T. McDermott, J.C. Lane et al., « The effectiveness of bicyclists helmets : A study of 1 710 casualties », in " Journal of Trauma " n°34, 1993, p. 834-844

blessés sur les routes suisses et que 30 à 50 y laissent leur vie, le BPA, convaincu que les casques actuels sur le marché protègent efficacement les cyclistes, recommande le port du casque aux cyclistes.

Persuadées que la pratique de la « mobilité douce » présenterait de nombreux avantages et ne nécessiterait pas d'infrastructures coûteuses, nos autorités cantonales s'emploient à favoriser cette forme de déplacement, en réalisant des aménagements cyclables. En sus de la volonté du Conseil d'Etat vient se greffer l'IN 144 acceptée par le peuple, prévoyant notamment que « des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires », dans le but d'augmenter la part de 5-6% des usagers de la route que représentent les cyclistes. Toutefois, la question du nombre d'accidents supplémentaires résultant d'une possible augmentation de l'effectif des personnes circulant à vélo, semble avoir été éludée.

Parce que le vélo confère un sentiment erroné de sécurité, seuls 38% des cyclistes<sup>2</sup> jugent opportun de porter un casque lorsqu'ils font usage de leur moyen de locomotion favori. De plus, des comportements souvent inadaptés sur la route et le non-respect des règles de circulation routière associés à la prise de risques considérables forment le terreau nécessaire à la survenance d'accidents aux conséquences parfois tragiques.

En dépit de diverses campagnes de prévention invitant les cyclistes à porter un casque, le taux de port du casque à vélo stagne depuis 5 ans. D'autres pays ou régions du monde, confrontés à des situations quelques peu similaires à celle de la Suisse, ont fait le choix de rendre obligatoire le port du casque à vélo, avec comme conséquence une baisse du nombre de cyclistes décédés ou grièvement blessés. Suite à l'introduction de normes rendant le port du casque obligatoire en Australie, le nombre de décès et d'accidents graves constatés dans l'Etat du Victoria a baissé de 70% en deux ans. L'Australie, pionnière en la matière, s'est vue imitée par la Nouvelle-Zélande, par plusieurs provinces canadiennes, par Malte, par la Suède et plus récemment par l'émirat de Dubaï.

Actuellement, l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) (RS 741.11) dispense les conducteurs de cyclomoteurs dont la vitesse maximale n'excède pas 20 km/h et les conducteurs de cyclomoteurs légers de porter un casque (art. 3b, al. 4, let. e). Les conducteurs de vélos électriques, dont le moteur est une assistance, échappent aussi au port du casque. La volonté du Conseil des Etats de rendre obligatoire le port du casque pour les enfants jusqu'à 14 ans est une chose certes positive, mais malheureusement

---

<sup>2</sup> BPA, *Relevés 2010 du bpa, taux de port du casque cycliste dans le trafic routier*

insuffisante. Pour certains sénateurs, la limite de 14 ans est arbitraire et donne un mauvais signal aux cyclistes plus âgés. Il s'avère en effet que pour la tranche d'âge allant de 15 à 24 ans le port du casque chute à 25%, alors qu'il est de 69% entre 0 à 14 ans<sup>3</sup>.

Une modification de l'OCR est par conséquent nécessaire afin que le port du casque soit rendu obligatoire pour les cyclistes.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette proposition de résolution.

---

<sup>3</sup> BPA, Relevés 2010 du bpa, taux de port du casque cycliste dans le trafic routier